FÖRENINGEN JOHAN BERGMAN OLSONS ÄTTLINGAR
*Meddelande nr 9 * 1983*

Skeppsredaren Johan Bergman Olson.

Gunnar Bergman

Ett skeppsrederi i mitten av 1800-talet

»I slutet av 1850-talet finna vi bl. a. grosshandlaren Johan Bergman Olson leda en vacker flotta», säger Börjesson i sitt arbete »Stockholms Segelsjöfart». Han nämner som tillhörande detta rederi ett skepp, fyra briggar och 8 skonare.

Johan Bergman Olson var bondson från Kaliv, där han var född år 1800. Redan vid 26 års ålder hade han etablerat sig som grosshandlare i Stockholm, där han senare vann burskap och blev ägare till husen No 6 och 8 på Skeppsbron. År 1839 inköpte han Waldemarsudde, som på den tiden var lastageplats för hans fartyg, och där han hade kvarnar, brädgård och tjärhof. På samma gång utgjorde den vackra platsen ett sommarnöje med ladugård och stall, trädgård, badsump och ryssjor för fiske — en idyll vid Stockholms ström.

På Waldemarsudde inväntade man ivrigt vårens ankomst, då sjöfarten kunde begynna. I god tid höggs isen upp, så att lastningen kunde börja och i bästa fall första dagarna i maj seglade de första fartygen ut. Denna utklarering gällde vanligen vinterliggare, som endast gick på Norrbotten efter bräder, tjära och varjehanda Norrlandsprodukter men gällde även en och annan långseglare, som fått vila över vintern och gått i docka för reparation efter att ha blivit segelsliten och illa åtgången av stormar på Biscaya eller Atlanten.

Redan 1826 ägde Johan Bergman Olson andelar i fartyg. Hans tonnage var under 1830-talet obetydligt men steg hastigt på 40-talet. Enligt skeppslistorna, som utgavs med 5 års mellanrum kulminerade hans lästetal 1846 med 909 läster. Hans rederi kom då närmast Tottie & Arfwedson, som hade 917. År 1858 hade lästetalet sjunkit till 748 och utgjordes av skeppet Haparanda (144 läster), J. P. Romare, briggarna Astrid (160 l), J. M. Höglander, Svea (184 l), R. U. Falck, Paul (125 l), J. N. Björklund, Norden (94 l), J. O. Skarstedt och Henrika (91 l), J. F. Svensson.

De av Börjesson nyss anförda 8 skonarna finnas icke i skeppslistorna. Troligen rör det sig här om Roslagsfartyg, som gingo i fraktfart för hans räkning. Det är icke uteslutet, att han ägde andelar i sådana. Främst av »Roslagarna» märkes skonerten Rio, Eric Ahlström, »duktig karl och gott fartyg». Ahlström lade ofta bi vid Arholma »för att hälsa på sin gumma». Jämte Rio gick skonerten Ferdinand i regelbunden fraktgång i J. B. O:sons rederi. De bägge fartygen ligga ofta förankrade utanför Waldemarsudde. Skonerten Ferdinand fördes av kapten P. Lundgren från Väddö och även av Jan Jansson och A. Lindström. Bland andra ofta förekommande kaptener är A. Nyström från Grisslehamn, som bl. a. förde skonerten Swalan. Dessutom förekomma en lång rad skeppare från Vätö, Singö och »Everö», som det står på »connaissementet».

Roslagsflottan uppstod först på 1850-talet i samband med den frambrytande industriella expansionen i Norrland, som behövde tonnage.

De flesta av J. B. O:sons fartyg, inalles 20 st, som utgått från hans rederi, byggdes på Risö varv i Kalix. Byggena förbereddes i god tid. För huggandet av rötter och annat skeppsvirke anlitades kunniga timmermän. Det bästa virket togs till långseglarna, som kopparbultades och metallförhydrades under det att de endast på Norrbotten gående järnbultade brädskutorna fingo nöja sig med det överblivna och sämre virket. Redaren var angelägen om att få »ett snällseglande köpmansfartyg, icke allt för djupgående och så att det kan stå tomt med god längd på kölen».

Till Rio de Janeiro.

Den 5 april 1950 ingick underrättelsen, att briggen Orest, kapten Hoge, framkommit till Rio men fått 10 dagar karantän. Något senare kommer även skeppet Haparanda, kapten Romare, till Rio. Bägge fartygen hade last av bräder (troligen även järn). Priserna befinnas stå lågt där som på andra håll. Redaren erfar, såsom framgår av hans brev, att de båda kaptenerna »sålt sina laster till jämmerligt låga priser för skeppning på Kalifornien. Den som köpt Orests last har be-

fraktat ett fartyg om 500 tons dräktighet för 9.000 dollars. Om nu dessa skeppare, som äro som döda fiskar i stället för att i Rio sälja sina laster, därifrån de icke lära få någon frakt, seglat till Kalifornien hade sannolikt 200.000 Rd. kunnat erhållas för dem. Men nu i stället stort intet.» J. B. O:son har i allmänhet goda ord om sina skeppare med uttrycket braf, ex. »Björklund är en braf karl». I detta fall förefaller mycket begärt, att skepparna skulle runda Kap Horn, hur stora anspråk redaren än satte på kaptenernas affärssinne och initiativförmåga. Gula febern härjade svårt i de bägge besättningarna, och det ena dödsfallet efter det andra inrapporterades. Dessutom förhindrades affärstransaktioner, därigenom att all personal på kommissionskontoret var insjuknade i farsoten.

Ett stort antal fartyg lågo på redden i Rio, konkurrerande om frakterna. Därtill kom att häftiga regn försvårade varutransporten från det inre av landet. Skeppet Haparanda erhöll ingen last i Rio utan gick i ballast till Bahia för att efterhöra last. Då icke nöjaktig sådan där heller stod att uppbringa gick skeppet till St. Ybes i Portugal efter salt. Nästa uppgift om skeppet Haparanda är, att det den 10 aug. anlände till staden Haparanda med saltlast. Om det icke är en lucka i de uppgifter, som lämnas i breven skulle detta betyda, att skeppet kom till Haparanda 3½ månader efter det meddelandet den 5 april ingått om ankomsten till Rio. Om briggen Orest, som kom till Rio något före skeppet Haparanda heter det den 20 aug.: »Den 12:te siste juni avgick Orest äntligen till Hamburg med en usel frakt av 665 pund.» Detta långa kvardröjande i Brasilien måste förutom väntan på frakt ha haft sin orsak i gula febern.

Den i det föregående omtalade stora förtjänst, som J. B. O:son beräknade, om fartygen gått på Kalifornien, berodde på den stora guldrushen, som år 1850 stod i fullt flor med oerhört höjda varupriser. En vinst på 200.000 Rd. förefaller dock otrolig, då man betänker alla omkostnader för leveransen av bräderna i fråga. Från de avlägsna privilegieskogarna upp mot Lappmarksgränsen kunde det ta flera år, innan timret med dåtida primitiva metoder flottats till Björkfors finbladiga sågverk vid Sangisälven i Kalix, vilket gamla bruk tillhörde J. B. O:son. De sågade bräderna måste från sågverket köras förbi de svåraste forsarna, och när de flottats nedför älven genom rodd transporterades till lastageplatsen Svartskär och där genom stapling torkas. Med dessa Björkforsbräder skulle sedan så betydande vinster göras i det c:a 3.000 mil avlägsna Kalifornien!

Med de erfarenheter man hade av gula febern i Brasilien och ovissheten att få återfrakt kan tyckas, att denna trad icke skulle locka. Emellertid fortsatte J. B. O:son, som framgår av brev 1857—58 att söka marknad där, liksom även i Nordamerika, troligen genom de fluktuerade priserna på bräder och tjära i Europa.

Det gynnsamma året 1853 underhandlade J. B. O:son om en last på Rio med 900 skeppund järn och resten torra bräder, som gav en frakt på 4 pund pr läst i stället för det på Rio vanliga 1½ högst 2 pund. Avslutet gällde skeppet Haparanda på 144 läster.

Medelhavsskutorna.

J. B. O:son hade en jordglob, på vilken han följde fartygen på deras trader. Genom sjöfartsunderrättelser rapporterades, när de passerat Furusund, Sandhamn, Sundet, Kanalen, Gibraltar o. s. v. År 1855 omtalar han, att »1 å 2 timmar efter fartygens ankomst till Hälsingör hade han underrättelse därom». Han nämner också »sina bordbestick», med vars hjälp han söker uträkna ankomsttiden.

De vanligaste hamnarna, som J. B. O:sons fartyg, destinerade på utrikes ort, anlöpte voro: Hull, New Castle, London, Cardiff, Liverpool, ibland nordfranska hamnar, Lissabon, Cadiz,

Elsenoar, Algier, Marseille, Genua, Livarno, Neapel och ibland Axelandria och Konstantinopel. Under vintern utgjordes den vanligaste frakten kol från England till någon av nu nämnda hamnar, särskilt i Medelhavet. Men när våren nalkades och isförhållandena tillåto, återvände fartygen hem, mer eller mindre segelslitna, med den traditionella saltlasten från Trapani, Lissabon eller St. Ybes. Särskilt begärligt i Norrland var saltet från Trapani. Nu gick seglatsen mot midnattssolens land att lossa saltlasten och hämta Norrlandsprodukter. Den saltlast som medfördes växlade mellan 1.500—1.855 tunnor.

Det snabbaste av J. B. O:sons fartyg var briggen Norden. Den 27 april 1856 avseglade kapten Höglander med briggen Norden till Lissabon. Den 6 maj heter det: »Bemärkt att Capten Höglander med briggen Norden d. 2:a dennes kl. 9 f. m. var klar, att från Elsenoor* avsegla efter 5 dygns resa härifrån Strömmen.» Den 8 maj: »Höglander sannolikt passerat Canalen,» alltså efter c:a 10 dygns resa. Uppgift om tiden 3 dygn för briggen Svea från Stockholm till Haparanda finns, en tid som möjligen understigits av briggen Norden, ty det heter, att ingen av kamraterna ha kunnat följa den. År 1850 gjorde kapten Bengtsson med briggen Norden på 6 dygn en seglats från Kalix till Sundet.

Lastningen tog lång tid — 2 veckor och därutöver. Fartygen kunde även i veckotal ligga stilla såsom fallet var med briggen Henrika i Göteborgs skärgård på grund av västliga vindar.

Under det för Sveriges handel så luckrativa Krimkriget 1853—56 gingo J. B. O:sons fartyg med kol från England till hamnar i Östra Medelhavet och Svarta havet med Odessa som den främsta destinationsorten. I juni 1853 erhölls 12 à 1300 pund för frakterna från England tur och retur till Odessa, såsom kapten Falck med briggen Svea (134 läster) rapporterar. Detta var toppriser, som aldrig förekommit. I augusti samma år inhöstades stora vinster med de fartyg, som gingo med krigskontraband. När briggen Henrika gick till Genua med 759 kanoner och för övrigt lastad med redarens egna bräder erhölls enbart för kanonerna, som utgjorde lämplig ballast, över 6.000 Fr. i frakt och för bräderna lika mycket.

Järn från Sverige gick som smör. Fartygen gick med järn som ballast och resten redarens egna bräder. Ballasten utgjordes vanligen av 650 skeppund järn mot frakt av 3½ pund pr läst med 10 à 15 %.

»Du finner härav, att det nu är en stor glädje att vara skeppsredare», skriver J. B. O:son 1853 till sin son i Kalix.

I höststormar med spannmål till Norbotten.

Den inbrytande sågverksindustrien var på både gott och ont. Ett står dock fast — den bröt isoleringen och den ständigt hotande hungersnöden och gav människorna bröd. Arbetet i skogarna och på sågverken, tjärbränningen och andra arbeten kunde ej fortgå utan att arbetsgivarna transporterade upp spannmål till den växande befolkningen. Och denna transport utfördes av fartyg. När skörden i Ryssland och sydligare Sverige inbärgats kom den stora höstkampanjen, då man trotsade stormarna ända långt in i november månad eller så länge isförhållandena tillåto att frakta upp spannmål. Seglatserna fortsatte så länge på hösten, att fartygen ibland blevo infrusna och vinterliggare där uppe, då skada lätt uppstod. Besättningen måste då

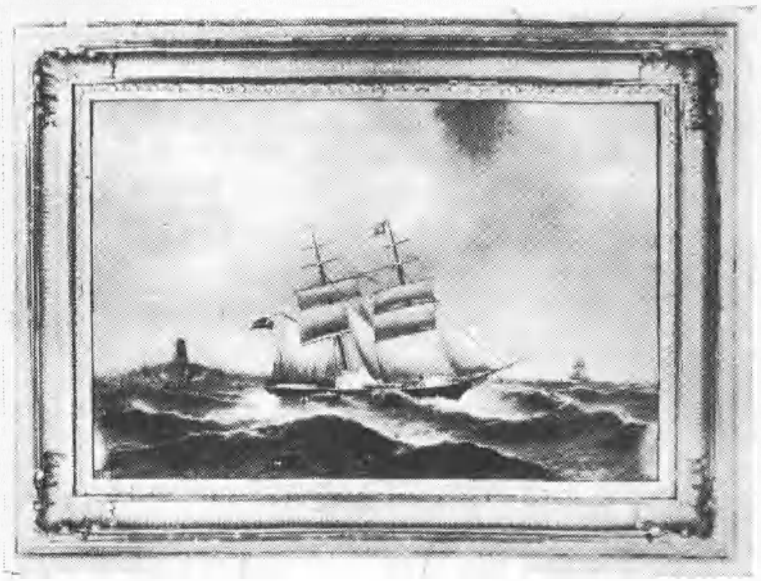
* »Namnet Elsenoor utgår helt säkert en förvrängning av det franska namnet Elseueur, som avsåg Helsingör. Namnet har upptagits i sjömansspråket och levat kvar långt sedan det franska språket förlorat sin betydelse i det internationella umgänget» enligt uppgift av kapten Ernst Bergman.

Spannmålsforor från infrusna skonerten Agne forslas till de nödlidande år 1857. Teckning av Harald Lindberg.

landsvägen bege sig till sina avlägsna hem, ofta nog i Roslagen. J. B. O:son, som på grund av den höga assuransen vanligen hade sina fartyg oförsäkrade tog stora risker med sin egendom. Men sjömännen satte sina liv på spel. Dessa höstseglatser hör till de okända hjältarnas bragder i förfluten tid — ett ståtligt blad i segelsjöfartens historia, väl värt att bevara bland dess minnen. Offren äro legio. De flesta haverierna utefter Norrlandskusten, som J. B. O:son kunde erinra sig inträffade i oktober 1851. Han skriver: »Natten mellan den 29 och 30 har här rasat en så förfärlig storm, att den förorsakat mig många sömnlösa nätter. Man får tacka Gud för alla, som den natten låg i hamn.» Johan Bergman Olson hade flera fartyg ute men hade som många gånger förut en förunderlig tur — alla hans fartyg lyckades mer eller mindre ramponerade söka nödhamn.

Aldrig har på Waldemarsudde arbetats så intensivt som hösten 1856, då det gällde att förse det svältande Norrbotten med spannmål. Missväxten hade det året där uppe blivit total. J. B. O:son skriver den 10 okt. 1856: »Du kan inte göra dig en föreställning om vilken brådska här råder — så att man knappast har tid att äta.»

Transporten av spannmål fordrade stor omsorg, för att lasten ej skulle bli skadad. Flera skeppare som lastat spannmål i Skåne fingo sina laster så varma, att de blevo tvungna att lossa i Stockholm. Även denna höst inträffade många haverier. Hårdast drabbades Skellefteåbygden genom de olyckor som hemsökte handelshuset Häggström dels genom haverier och dels genom en i Kronstadt bland 64 andra svenska fartyg infrusen handelshuset tillhörig spannmålsskuta.



Briggen Paul, tillhörig Joh. Bergman O:sons rederi.
Efter en tavla i olja av Elias Sehlstedt.

J. B. O:son satte stora värden på spel, och lyckan var honom bevågen. Ett missöde inträffade dock med skonerten Agne.

Den 17 okt. 1856 kl. 7,30 avseglade kapten Johansson med skonerten Agne från »Oljebryggan» på Waldemarsudde »förd av den grannaste S. W. vind». Uppgiften för kaptenen gällde att gå så långt norrut, som isförhållandena tillåto. Mot förhållningsorder hade skepparen icke medtagit lots och gick på grund i Stockholms skärgård. För att få skutan av grundet måste pråmar och folk anskaffas. Med på detta sätt förlorad tid fortsatte skonerten. Den mötte hård vind och ishinder, så att den måste söka hamn i Bjurö klubb. Genom uppehållet ökades svårigheterna att gå ändå längre i norr. J. B. O:son mottog med tillfredsställelse meddelandet, att skonerten nått hamn i Bjurö. Där kunde ju lasten säljas till samma pris som i Kalix. Emellertid gav nästa underrättelse till känna, att kaptenen helt djärvt gett sig ut att kämpa mot isen. J. B. O:son ansåg nu skonerten förlorad, då fartyget på kryss med knapp vind troligen icke skulle nå finska kusten utan skäras sönder av isen. Emellertid lyckades kaptenen ankra i skärgården utanför Brahestad, där fara för isen ej förelåg. Här blev nu skonerten infrusen och vinterliggare, och kaptenen måste kvarstanna på fartyget för att bevaka lasten. Denna bestod av 755 Tr. prima rietorr råg, c:a 190 Tr. korn och 255 mattor mjöl. Kornet var av årets skörd och måste därför lossas och skyfflas för att bli torrt. Fartyget hade nu kommit »i klorna på de illsluga finnarna». Vi förbigå här de många formaliteterna ovh besvärligheterna med Agnes last, ty det skulle föra för långt.

En gammal säljägare på Storön i Kalix berättade för mig, att han som gosse fick följa sin far på säljakt. Då sågo de en lång rad foror komma över Bottenhavet. De kommo med spannmål från en utanför Brahestad infrusen skonert på väg över till svenska sidan för att bistå de nödlidande.

Året 1857 var ett av de svåraste nödåren i Norrland. Agnes last kom till rätta. Redaren hade aldrig beräknat vinst på denna seglats, då varan för samma pris kunnat säljas i Stockholm.

* * *

Johan Bergman Olson hade namn om sig att vara »vänfast och flärdfri». En av hans mångåriga vänner var Erik Häggström på Dalkarlså i Skellefteå socken, en man av samma kynne som J. B. O:son. Efter vännens död blev J. B. O:son förläggare för Erik Häggström junior, och detta engagement uppgick slutligen till 200.000 Rd. Efter J. B. O:sons död 1865 råkade det ansedda handelshuset Häggström på obestånd under den svåra penningkrisen 1876. Den huset tillhöriga vackra handelsflottan fördes till Stockholm för att skingras åt alla väderstreck. Däribland var det stolta barkskeppet Bergman Olson, som Erik Häggström senior uppkallat efter sin vän.

Namnet Dalkarlså i Roslagsflottan tyder på, att ett av de Häggströmska fartygen gått till denna, kanske fler. Och briggen Paul av Häverö ger anledning förmoda, att detta sjödugliga fartyg tillhört Bergman Olsonska handelsflottan. Namnet Paul hade J. B. O:son redan på sitt första fartyg, som han namngav efter en ungdomsvän.

Briggen Paul har som framgår av vidstående bild målats av vissångaren Elias Sehlstedt. Skalden bodde på Djurgården och var en ofta sedd gäst på Waldemarsudde, där sonen Emil efterträdde sin far under en tid, då konkurrensen med ångfartyg blev alltmer kännbar. I följande utdrag ur skaldens hyllning till Emil vid dennes svensexa på Waldemarsudde känna vi igen Sehlstedts karaktäristiska versmått:

På Waldemarsudden står ditt paradis
Som längtar att löva sina lunder
Och att med vårens blommor smycka få
Sin Herrskarinna det väntat på
Där skall du gå en pånyttfödd patron
Allt mer och mer förtjust i hymens boja
Och se hur småningom kring farstubron
Små Waldemarsuddingar i gräset stoja.

Waldemarsudde såldes till Prins Eugén år 1899. Den gamla byggnaden står kvar, men Palatset överskuggar den idyll, som fanns där på 1800-talet — ett pulserande liv, då briggarna ankrade vid Udden och skepparna gingo i land för att ge besked om sina ofta nog farofyllda färder. Ett minne från segelsjöfartstiden.

G. B.

Källa: Brev skrivna av Johan Bergman Olson åren 1849—1858 till hans äldsta son J. Aug. Bergman, som i Kalix förvaltade Björkfors bruksegendom. Breven äro tidvis skrivna med c:a 3 dagars mellanrum och få därigenom ett mycket stort värde. Brev efter 1858 ägas av kapten Ernst Bergman. Det är min förhoppning, att denne forskare med sjöhistoria som specialitet utförligare än vad här blivit fallet skall utnyttja det ifrågavarande rikhaltiga materialet.

Särtryck ur "Rospiggen", utgiven 1951